Thayer (1869)

Nato a Southnatick (Massachusets) nel 1817 e morto nel 1897 a Trieste, Alexander Wheelock Thayer fu un esperto in scienze economiche, ma - appassionato musicologo - divenne famoso come autore della più importante biografia di Ludwig van Beethoven. Visse a lungo a Trieste come console degli Stati Uniti d'America e, in tale veste, scrisse nel 1869 un rapporto sulla città destinato alle autorità statunitensi.

(Da: A.W. Thayer, *L'avvenire commerciale di Trieste,* Trieste 1872)

Presentemente Trieste è congiunta con l'interno a mezzo di un'unica via ferrata. - Ora l'esperienza provò – ciò che appena ha bisogno di prova, tanto evidente è la proposizione – che la prosperità d'una strada può in certi casi venir assicurata meglio, e i guadagni dei proprietarii essere maggiormenti accresciuti, mediante una politica che in realtà torna dannosa agli interessi del porto a cui la strada termina.

Gli Stati Uniti somministrarono di ciò abbondanti esempii. – Una prova marcata si fu il caso delle società proprietarie della ferrovia da Boston ad Albany, che alla fine condusse ad una questione con lo stato di Massachusetts e all'unico rimedio, a quello cioè di privilegiare linee concorrenti.

Non spetta a me il giudicare se siano giuste le lagnanze che la politica dei direttori della ferrovia Vienna-Trieste sia nemica ai veri interessi di quest'ultima città! Al presente mio proposto è sufficiente che una linea concorrente sia ora allo studio e presto da costruirsi per la vallata dell'Isonzo e per il passo del Predil, la quale linea assicurerà la necessaria concorrenza da questa parte, sempreché però il Governo assicuri alla nuova via adeguate e convenienti facilitazioni di stazione qui su acqua profonda e impedisca effettivamente alle due linee di unirsi in una sola Società, mantenendo così vivó fra loro uno spirito di rivalità. - Senonché un nuovo pericolo si affaccia nel futuro per gl'interessi commerciali di questo porto, un pericolo che, cosa abbastanza singolare, viene minacciato da coteste vie. Eccone la spiegazione:

La strada del Predil direttamente, quella della Südbahn con un tronco, mettono a Villaco, da dove un tronco, comune ad ambedue le congiungerà col Brennero, e così, via Innsbruck, colla grande rete ferroviaria germanica. Queste strade passano attraverso distretti di montagna poveramente popolati, e la loro costruzione è di necessità così costosa, che gli affari locali non ne pagheranno probabilmente mai le spese d'esercizio e di conservazione. Naturalmente lo scopo reale della loro costruzione è di costituirle il grande canale di comunicazione fra l'Europa centrale e l'Oriente. - Ora, la tendenza delle grandi società ferroviarie a sagrificare interessi locali in favore del commercio di transito è così grande, che negli Stati Uniti rese ripetutamente necessario l'intervento della legge.

Se terminato il canale di Suez, i pronostici dei suoi partigiani si verificano bene fondati in una misura di qualche importanza, le città dell'Europa centrale si metteranno con quelle dell'Oriente in diretta relazione d'affari e schiveranno la mediazione dei negozianti di Trieste, precisamente come ora le città di Chicago, St. Louis, Cincinnati importano diversi carichi direttamente dall'Europa, invece di farne l'acquisto a Nuova York o a Boston.

Ne avranno guadagno i proprietarii di bastimenti; ma è probabile che i commercianti ne vedranno all'incontro diminuito, non solo relativamente, ma anche in modo assoluto, il loro commercio coll'Europa centrale. - Vale a dire, che, quanto più grande sarà il successo di queste vie e del canale di Suez, tanto più grande sarà il pericolo che Trieste, nei loro riguardi, scenda a essere semplice stazione di trasbordo e d'inoltro di merci, diventi non altro che un tunnel per il quale scorrerà un vasto traffico, senza lasciare nulla dietro di sé. - La differenza tra un porto di questa specie ed uno che abbia la sua propria esportazione è illustrata dalla storia commerciale della città di Buffalo. - Situata al termine orientale del lago Erie (...). Siccome tutti i porti principali del lago divennero, uno alla volta, il centro di questo traffico, così ognuno ebbe la sua epoca di meravigliosa prosperità. - Nel caso di Trieste non è questo un pericolo immaginario e la sua esistenza conduce all'esame d'altro fatto importante,

FOTO ROLLI

egualmente illustrato dalla storia commerciale americana. (...)

Ma ritorniamo a Trieste.

Questa città non è, né potrà mai divenire il centro d'estese industrie ed interessi manifatturieri, e crescere così prosperosa e ricca con un traffico domestico in merci manufatte (come Boston e Providence), e neppure con un commercio estero nelle stesse (come certi porti inglesi), qualora le ferrovie del Sud e Predil restino i soli suoi mezzi di comunicazione con l'interno. Questa verità venne dimostrata nel precedente corso di ragionamenti.

Due sono le attuali sue sorgenti di prosperità commerciale, e cioè:

1° Essendo un porto franco e non avendo rivali in questa parte del mondo quanto a facilità di caricazione, essa divenne un mercato e luogo di scambio pei prodotti di tutte le vicine nazioni.

2° Essa ha un esteso commercio d'esportazione in legname e cereali austro-ungarici. Consideriamo quale prospettiva abbia Trieste di conservarsi queste sorgenti permanentemente.

Non è caso da supporsi che, con lo sviluppo commerciale della Grecia, della Turchia, dell'Italia e dell'Egitto, Trieste riterrà il suo commercio nei prodotti di queste contrade, se si eccettui l'importazione per la vendita nell'interno.

Cotesti paesi devono una volta cessare di fare l'intera lunghezza dell'Adriatico per i vicendevoli loro prodotti, ammenoché un'imponente superiorità di Trieste su tutti gli altri porti vicini simile a quella di Nuova York sulle sue rivali americane, non ponga in grado i negozianti triestini di vendere a condizioni sì favorevoli, che, combinate a noli e sicurtà più basse, nonché a più bassa scala delle molteplici spese occorrenti negli affari marittimi, rendano ancora questa piazza il miglior mercato. È ancora il problema da sciogliersi come si possa ottenere una tale superiorità.

Ancora più precario per Trieste è il vasto suo presente commercio d'esportazione dei prodotti italiani ecc. a paesi oltre lo stretto di Gibilterra.

E quì di nuovo è un esempio l'argomentazione migliore.

Nell'anno 1866 Trieste inviò per mare agli Stati Uniti 6000 tonnellate di merci, delle quali più di 4/5 erano prodotti non austriaci. I tre articoli più importanti n'erano, un migliaio di tonnellate di uve secche, prodotto della Grecia e delle isole greche, più d'un migliaio di tonnellate di susine, della Turchia, e più di 7000 centinaia di seme di senape d'Italia. - Ora una sola legge che venisse revocata dal Congresso degli Stati Uniti, ne venisse, cioè, revocata quella legge che stabilì l'assurdo sistema dei magazzini americani, e sarebbe annullata, o almeno diminuita, l'esportazione per colà di questi articoli di commercio. E a mio vedere la revoca di questa legge non può essere differita per lungo tempo, in causa dei suoi dannosi effetti sugli interessi della navigazione americana.

E per ricapitolare:

Se la mia argomentazione è giusta, Trieste, nelle circostanze attuali, non può fidare per un brillante avvenire commerciale, per un avvenire che la renda l'emporio dell'Europa sud-orientale, né nel commercio sulle ferrovie meridionali e Predil, né nell'industria manufatturiera austriaca, né nel suo commercio nei prodotti delle nazioni a lei più vicine, giacché nessuna di queste sorgenti assicura per il futuro ai negozianti triestini un bastante commercio d'esportazione. In qualunque evento Trieste deve essere sempre un porto importante e i suoi negozianti troveranno o faranno affari sufficienti per acquistare ricchezze e per rimanere contenti della città, quale essa è - però con immenso danno dell'Impero.

Secondo. Resta a prendersi in considerazione l'esportazione in cereali e legnami. A mio avviso questi sono rami di commercio che devono essere mantenuti ed estesi, o altrimenti Trieste perderà l'unica base per quel nobile futuro che con essi può venire assicurato così facilmente.

Con debito incoraggiamento da parte del governo imperiale, e prima che passino altri più anni, sta in potere di Trieste, che afferri con energia l'occasione presente (la quale difficilmente ritornerà se la si lasci sfuggire senza profittare), sta in potere di Trieste, diceva, di comandare l'esportazione (per mare) dei cereali della grande e fertile vallata del Danubio, dai dintorni di Pest, giù lunghesso il fiume sino ad un punto assai al di là del confine austriaco.

Kodak EXPRESS

Sul Carso la bora andava morendo. I suoi vasti altipiani si stendevano come un mare impietrato. Sopra veleggiavano cirri di nuvole; più oltre ancora, nel sereno cupo splendeva la luna piena. Ombre e nubi moventi si torcevano come spettri, salendo, scendendo, fondendosi, abbracciandosi e fuggendo in esili lontane strisce.

Qua è un cimitero non solo della natura morta, impietrita, ma anche della storia. Infatti gli Unni e i Goti, istigati dagli astuti romani alla spettrale battaglia dei popoli di Châlons, son passati spesso per questi monti sulle sponde del mare.

Nei tempi classici – ripercorriamo sempre le antiche strade – passava di qui la via Emilia, che congiungeva l'Italia al Levante. E gli sventurati barbari del Nord amavano queste terre meridionali con la stessa bramosia che attira pure me tutti gli anni.

* * *

A destra, a ponente, già presso il mare, donde veniva la spettrale nuvolaglia, sta la rocca del falco, Monfalcone: ricordo, essa pure, della trasmigrazione dei popoli. Attila la distrusse nel 452, dopo un attacco crudele e sanguinoso. Qui presso sbocca nel mare Adriatico il piccolo Timavo, già navigato, secondo la leggenda omerica, da Diomede eroe dell'Iliade.

* * *

Dunque tanto vicino alla nostra prosaica

Warsberg (1870)

Nato a Saarburg nel 1838, console austriaco a Corfù e a Venezia, Alexander Warsberg fu studioso di lettere antiche e si propose di ripercorrere il mitico itinerario di Ulisse nell'*Odissea*, lasciando un resoconto in cui descrive anche il soggiorno triestino. Morì a Venezia nel 1889.

(Da: A.Warsberg, *Odysseische Landschaften*, Wien 1878; trad. in *21 autori, impressioni di Trieste*, Trieste 1951)

patria comincia il paesaggio omerico: perchiò ne ho iniziato la descrizione con questa visione del Carso. Tutto s'armonizza: questi ricordi, la luce, la fuga delle nuvole e la vasta distesa di pietra, e l'insieme diveniva per me uno dei paesaggi più meravigliosi che avessi visti; non cercato, inatteso. Così nella vita, spesso il meglio è offerto dal caso, come una pioggia temporalesca che scenda su un terreno arido.

A Trieste trovai il maltempo risolto in tepido scirocco, tanto caldo che ora, a mezzanotte, con le finestre aperte ho una temperatura di 16.o réaumur. Dopo il pasto, nonostante la pioggia, feci una passeggiata lungo il mare, a entrambi i moli, S. Carlo e Giuseppino.

* * *

Da quando respiro quest'aria che odora di mare, delle navi e merci accatastate, mi sento di nuovo bene, alacre nel corpo e nello spirito. Ogni volta la mia metamorfosi in meridionale mi dà questa grata sensazione, placa la mia nostalgia, simile a quella di Mignon.

Tutta Trieste esala un odore quasi fosse un fondaco di droghe e spezie. E chi, memore delle Mille e una notte, entrando in una bottega di spezie, non ha l'illusione di trovarsi a Babilonia? È proprio vero che in ogni porto europeo del Mediterraneo si sta già con un piede in Oriente.

L'Acquedotto alla metà dell'800.

FOTO ROLLI

Littrow (1870)

Heinrich von Littrow (Vienna 1820-Abbazia 1895), era stato cadetto sulle navi da guerra, professore di stilistica tedesca e riorganizzatore della marina da guerra austriaca. Capitano di fregata dal 1857, divenne direttore dell'Accademia di commercio e nautica di Trieste fino al 1863. Fu autore di numerosi studi e descrizioni di viaggi fra l'Istria e la Dalmazia.

(Da: H. von Littrow, *Fiume considerata dal lato marittimo*, Fiume 1870)

Salpando da Trieste, dal punto più settentrionale cioè dalla costa occidentale dell'Adriatico, lungo il lido pittoresco dell'Istria verso Sud-Est si entra, dopo un viaggio di sei ore col piroscafo, in un golfo, che si interna verso N-E per quaranta miglia marine fra la penisola dell'Istria e la lunga isola di Cherso fino agli ultimi versanti delle Alpi Giulie. All'estremità di questo golfo, denominato «Quarnero», si estende alle foci del fiumicello Recina l'attraente città di Fiume coll'ampio suo porto.

Questa città, cui stanno a ridosso ordinati in bella mostra poggi e colline, a base calcare, qua e là coltivate, era detta anticamente Tersattica, quindi Vitopoli, più tardo con nome latino «Fanum Sancti Viti ad Flumen», e poi ancora con nome slavo «Rieka».

Appena entrati nel porto di Fiume ci pare di vedere questo magnifico seno incastonato da tutte parti nella terra ferma. Talmente che, fissandolo all'ingiro, ci presenta un panorama, in cui, possiamo a mala pena marcare il punto, pel quale siam penetrati dall'alto mare nel suo pittoresco bacino, che ci ridesta alla fantasia il golfo di Napoli, – sia che risguardiamo il mite suo clima, e il cielo azzurro, o la viva vegetazione, che mostra presso Volosca ed Abbazia interi boschetti di mirto e d'alloro, e boschi di castagni di un verde non interrotto, – sia che volgiamo l'occhio alle isole vicine e al dolce pendìo delle colline, sormontate dà quel calvo gigante del golfo, alto 4900 piedi e detto il Monte Maggiore.

La popolazione di Fiume, città, che in antico era uno dei più grandi luoghi della Liburnia, s'occupava, per quanto la storia ce lo ricorda, già nell'antichità della costruzione di navigli e della navigazione.

Ed è questa forse la ragione, per cui l'attuale popolazione di queste coste è eminentemente marittima, come lo dimostra il grande numero di marinai, forniti da questi luoghi alla marina di guerra e alla marina mercantile, i quali e nell'una e nell'altra tengono alto l'onore della bandiera nazionale austriaca, e vanno perfino ad ingaggiarsi, quasi in egual numero, sedotti forse dagli ottimi patti, su navi estere, come lo mostra il loro grande numero imbarcato su bastimenti che solcano tutte le acque del globo.

E quando si pensa al mite clima di questi lidi, agli ottimi ancoraggi e ai distinti cantieri, i quali sebbene si estendano tutti a cielo aperto, e sieno lambiti dal mare profondo, pure non vengono rovinati mai né dai temporali, né dai marosi, né vengono interrotti i lavori, che su di essi si fanno dagli impetuosi cavalloni, – quando si pensa ancora alla vicinanza dei boschi, congiunti col mare da ottime strade, dai quali viene spedito in grande massa il legname da costruzione della miglior qualità: si comprenderà di leggieri d'onde provenga quell'istintiva preferenza data da questo popolo alla costruzione di bastimenti e a tutto ciò che riguarda i medesimi.

Annualmente si varano da questi cantieri da 20 a 30 bastimenti quadri a vela, egregiamente costruiti, noti e ricercati nel mondo marittimo sotto il nome di industria fiumana, i quali o restano proprietà degli armatori del luogo, o vengono costruiti per commissione, o finalmente vengono venduti all'estero.

Questa occupazione non interrotta in questo ramo d'arte e d'industria, che si esercita nel paese stesso, è causa, che si formino qui operai distinti nel ramo di costruzione navale, i quali poi, noti per la loro fama, son ricercati anche all'estero, ove vanno emigrando a centinaia per guadagnarsi il proprio pane ed essere il maggior sollievo alle famiglie, che lasciarono in casa.

L'industria della costruzione navale, coltivata da secoli sulle coste del golfo di Fiume, ci dà la prova la più palmare, che queste devono avere una posizione veramente magnifica, quando la si consideri dal lato marittimo.

Kodak EXPRESS